Tylko do użytku służbowego.

DODATEK
do Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok III. | Warszawa, dnia 3 marca 1930 r. | Nr 3.

TREŚĆ:

Komunikacja wewnętrzna osobowa.

Poz. 11. Okólnik Ministerstwa Komunikacji Nr. III/1/2393/30 z dnia 20 lutego 1930 r. w sprawie Dodatku III do Taryfy osobowej i bagażowej Polskich Kolei Państwowych na obszarach Rzeczypospolitej Polskiej i W. M. Gdańska, Część II.

Stosownie do rozporządzenia z dnia 19 lutego 1930 r., ogłoszonego w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych z r. 1930 Nr. 8 poz. 59, wydany został Dodatek III do „Taryfy osobowej i bagażowej Polskich Kolei Państwowych na obszarach Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska, Część II", obowiązującej od dnia 1 listopada 1928 r.

W dodatku powyższym, niezależnie od ogłoszonego już w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych z r. 1930 Nr. 3 pod poz. 19 rozporządzenia o stosowaniu taryf polskich na odcinku, położonym w Rumunji, pomiędzy granicą Państwa pod Zaleszczykami i granicą Państwa pod Jasienowem Polnym, wprowadzone zostały z dniem 1 kwietnia 1930 r. następujące zmiany i uzupełnienia.

Cały załącznik do Taryfy, zawierający tabele opłat, został przedrukowany, przyczem zasadniczej zmianie uległy tabele opłat za przewóz osób.

Mianowicie, wszystkie ceny biletów zostały zaokrąglone do kwot, kończących się na 0, i obliczone już w ten sposób, że nie należy do nowych cen dodawać t. zw. opłaty stałej, przewidzianej w dotychczasowym rozdziale G, który zostaje zniesiony. Wobec tego opłaty powyższej nie należy pobierać dodatkowo przy sprzedaży biletów jak również wykazywać jej oddzielnie w sprawozdaniach.

Tabele nowych opłat zniżkowych za przewóz osób będą wkrótce wydane. Do tego czasu opłaty zniżkowe należy obliczać na podstawie pełnych opłat klasy III, zawartych w załączniku do

taryfy, zaokrąglając otrzymaną opłatę zniżkową kl. III wzwyż do najbliższej liczby podzielnej przez 10. Opłaty zniżkowe kl. II otrzymuje się, mnożąc zaokrągloną w sposób powyższy odnośną opłatę zniżkową klasy III przez $1\frac{1}{2}$; opłata zniżkowa kl. I równa się sumie opłat zniżkowych kl. III i II.

Zaznacza się przytem, że najniższa cena biletu, przewidziana w dotychczasowym punkcie 2 rozdziału A, zostaje zniesioną.

Opłaty za przewóz bagażu (stawki bagażowe) zostały zmienione za odległości powyżej 1020 km. Również opłata najniższa za przewóz przesyłki bagażowej została podniesiona z 30 na 40 groszy (na kolejach, stosujących taryfy normalne z podwyżką o 25%—50 groszy, a z podwyżką o 50% — 60 groszy).

Tabele opłat za przewóz przesyłek ekspresowych oraz czasopism, broszur i książek zostały przedrukowane bez zmian.

Nr. III/1. 2393/30

Komunikacja wewnętrzna towarowa.

Poz. 12. Okólnik Ministerstwa Komunikacji Nr. III/Tka. 2667/30 z dnia 26 lutego 1930 r. w sprawie obliczania przewoźnego za węgiel nadawany w składzie całych pociągów.

W związku z obowiązującem od dnia 1 grudnia 1929 r. uzupełnieniem ustępu f/1/ punktu 29 taryfy towarowej część II zeszyt 1, podanem w Dodatku II, oraz późniejszemi zmianami tego uzupełnienia wyjaśnia się, że wskazany tam sposób obliczania przewoźnego za przesyłki, przewożone w wagonach o mniejszej ładowności niż 15 tonn na zasadzie taryf wyjątkowych, posiadających tylko jedną rubrykę opłat nie ma zastosowania do przesyłek węgla, soli, rudy, fosforytów, cementu i t. p., nadawanych w składzie całych pociągów o wadze najmniej 300 lub 600 tonn na zasadzie odnośnych taryf wyjątkowych.

Za przesyłki takie przewoźne należy obliczać za ładowność poszczególnych, wchodzących w skład pociągu wagonów.

Wyjaśnienie powyższe uzasadnia się tem, że opłaty przewozowe, ustalone dla całopociągowych przesyłek, mają za podstawę łączną minimalną wagę wszystkich przesyłek, stanowiących zwarty pociąg, gdy natomiast opłaty za ładowność wagonu, ustalone w poszczególnych taryfach wyjątkowych, oparte są na minimalnej wadze przesyłki wagonowej 15 tonn.

Nr. III/Tka. 2667/30.

Komunikacja zagraniczna towarowa.

Poz. 13. Okólnik Ministerstwa Komunikacji Nr. III/4. P. 2524/30 z dnia 21 lutego 1930 r. w sprawie transportu mięsa wywożonego do Francji.

Celem lepszego poinformowania przez Dyrekcje kolejowe osób zainteresowanych o warunkach przewozu mięsa z Polski do Francji, Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości wzmiankę, zamieszczoną w tygodniku „Przegląd Mięsny" Nr. 62 r. 1930 treści następującej: Association Franco-Polonaise pour l'Importation, które rozporządza bardzo wielkiemi i nowoczesnemi urządzeniami chłodniczemi we Francji, zapewnia na podsawie swych technicznych wiadomości oraz własnego doświadczenia, że nawet długotrwający (około 7 dni) transport mięsa z Polski do Francji jest możliwy i że nie powinien grozić psuciem się towaru w drodze.

Wspomniane towarzystwo gotowe jest udzielać polskim eksporterom fachowych wskazówek.

Zdarzające się wypadki psucia się mięsa w drodze przypisuje towarzystwo to faktowi, że sanitarna rewizja transportów mięsa, nadawanych przez polskich eksporterów, odbywała się w kilku wypadkach na granicy francuskiej, a nie w miejscu przeznaczenia, co spowodowało spóźnione o 2 dni nadejście towaru do Paryża, a przytem otwieranie wagonów wywołało niepotrzebne wahania ciepłoty w wagonach — chłodniach.

Z tego wynika, że spedytorzy, którym powierza się transporty mięsa nadawane do Francji, powinni się domagać od władz francuskich, aby rewizję sanitarną tych transportów przeprowadzały dopiero w miejscach przeznaczenia (P. I. E.).

Nr. III/4. P. 2524/30.

Drukarnia Państwowa Nr. 50093. 28-II-30. 5.500.